

[Sigsgaard.]

være mere omfattende, så der kommer S-tog helt til Køge, helt til Roskilde og helt til Frederikssund inden for de nærmeste år. Og så skulle det også helst være sådan, at man kan komme på tværs, og det kan man faktisk ikke i dag, det er jo næsten umuligt at komme fra ét sted til et andet i hovedstadsområdet, hvis det ikke er ind til centrum, man skal; en del af den trafik skal selvfølgelig varetages af busnettet, men der kunne også godt tænkes at komme baner ind i billedet.

Men så går vi ind for en samtidig opbremsning i udbygningen af vejnettet. Det var man også inde på fra radikal side, og dér er vi altså enig med de radikale. I det hele taget burde vi vel være nået så vidt, at vi kan se udbygningen af den kollektive trafik i sammenhæng med udbygningen af den individuelle trafik.

Til de argumenter, der er ført frem imod en stadig udvidelse af biltrafikken, skal jeg kun føje et enkelt, nemlig at biltrafikken er en af de væsentligste forureningsfaktorer, der findes, og vel også en af de mest råstofforbrugende faktorer, vi har; det er også et argument for at lægge større vægt på den kollektive trafik.

Så forekommer det mig — men jeg kan have uret — at man i ministeriet og i DSB er lidt for tilbøjelig til at se på hovedstadsområdet i en måske lidt gammeldags betydning, at man ikke i tilstrækkelig grad har øjnene åbne for, at hele Sjælland, og Lolland-Falster vel egentlig også, i dag må siges mere eller mindre at høre med til dette område. Man kan altså være lidt bekymret for, at vi i planlægningen ligesom standser ved Roskilde og Køge. Jeg ved ikke, om man skal gå længere ud med S-baner lige netop nu, men det var rart — det kan oplyses nærmere under udvalgsarbejdet — at få drøftet hele området som den helhed, det er.

Til slut vil jeg lige stille et spørgsmål til ministeren. Det siges i bemærkningerne, at under forudsætning af, at DSBs hidtidige investeringsrammer ikke reduceres, kan man gå i gang med den begrænsede udbygning, der er foreslået her, og dertil var det jo interessant lige at få ministerens kommentar. Ministeren har vel en vis indflydelse på, hvorvidt DSBs investeringsrammer bliver formindsket; i hvert fald må vi kunne få at

vide, hvilken holdning ministeren vil slås for i de forhandlinger, der skal føres om besparelser og nedskæringer.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg vil gerne begynde med at takke samtlige ordførere for den positive holdning, de har haft til forslaget, og jeg kan med det samme give tilsagn om, at vi så hurtigt som muligt finder frem til en redegørelsesdebat om hele problemstillingen.

Der har jo fra flere sider været fremført tanker og spørgsmål om, hvorfor man ikke har gennemført forlængelserne henholdsvis til Køge, Roskilde og Frederikssund med det samme. Dér vil jeg gerne sige, at det er jo et genfremsættelsesforslag, og man har i dette forslag lagt vægt på på dette tidspunkt at indskrænke sig til de strækninger, der betjener de områder, hvorom der i forbindelse med arbejdet omkring regionplanen hidtil er opnået enighed mellem de kommunale og de statslige myndigheder.

Situationen omkring regionplanforslaget er endnu ikke afklaret, men der er optaget forhandlinger om dette forslag mellem staten og hovedstadsrådet, og når resultatet foreligger her — og det kan forhåbentlig føres parallelt — kan man også gå videre i spørgsmålet om yderligere forlængelser.

Jeg vil gerne sige om spørgsmålet om at forlænge, og det er jo en af de ting, der har betydning, at hvis man skal gøre det umiddelbart, vil der ske en nødvendig udvidelse af DSBs investeringsrammer, og også personaleloftet må på forskellige steder udvides.

Jeg vil gerne sige om det spørgsmål, hr. Sigsgaard stillede, at det er min hensigt, at man ikke kan skære i DSBs investeringsrammer og budget, at dér ikke er noget at hente; specielt hvis man vil overføre den individuelle trafik i så vidt omfang som muligt til kollektiv trafik, er det nødvendigt med investeringer, ellers er det en umulighed.

Jeg skal sige til hr. Burgdorf i spørgsmålet om ekspropriationer, at dér ligger det sådan, at de planer, der er i øjeblikket, skulle kunne gennemføres over en 5 års periode. Efter denne 5 års periode vil det så være rimeligt i hvert fald at gå videre med forlængelserne, og det ville være urimeligt ikke allerede nu at tage hensyn til, at det